

Reisen mit Express- Zuschlag

Für knapp 46 000 Mark bietet der Citroën Xantia neben der umfangreichen Ausstattung und dem kräftigen Turbodiesel-Motor auch noch ein High-Tech-Fahrwerk.

Von Christian Deger
mit Fotos von Ginger Neumann

Keine Frage – wir haben es hier mit einer gehobenen Version in der Modell-Hierarchie zu tun: Die Ausstattungsliste des Citroën Xantia Turbo D12 Activa enthält bis auf Klimaautomatik, Schiebedach, eine Radioanlage und Lederpolster all das, was der Autokäufer mit Sinn für besonders viel Reise-Komfort ohnehin bestellen würde.

Für entsprechende Außenwirkung stehen Leichtmetallräder und Metallic-Lack – und ein Heckspoiler signalisiert den fahraktiven Charakter der Schrägheck-Limousine. Doch erst unterm Blech des Xantia finden sich die eigentlichen Spezialitäten: der starke Turbodiesel mit Dreiventil-Zylinderkopf und das Activa-Fahrwerk.



Kurven durchläuft der Xantia mit Activa-Fahrwerk, ohne sich zur Seite zu neigen

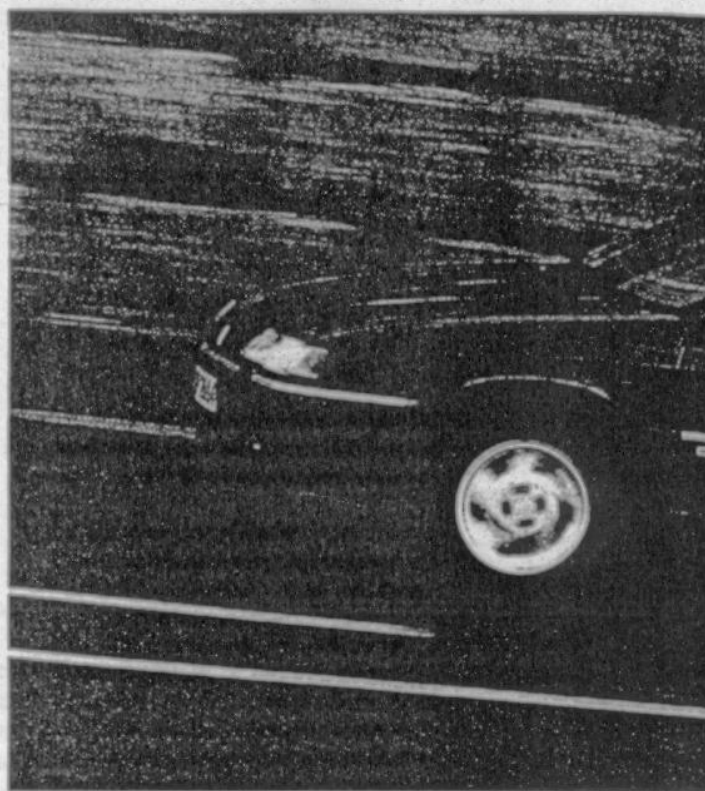
Allein hinter diesem Namen verbirgt sich enormer technischer Aufwand, wo doch schon die „normale“ Hydropneumatik von Citroën mit ihren vier Stickstoffbefüllten Federkugeln und ihren Hydraulik-Verbindungsleitungen gegenüber herkömmlichen Systemen (Stahlfedern und Hydraulik-Dämpfer also) hervorsteicht. Zwei

zusätzliche Federpolster, von der Steuerelektronik binnen Sekundenbruchteilen zu- oder abschaltbar, machen die Radaufhängung „hydractiv“, also je nach Fahrsituation härter oder weicher gefedert und gedämpft.

Diese erste Hydropneumatik-Ausbaustufe veranschlagt Citroën beim 39 400 Mark teuren Xantia Turbo D12 in SX-Ausstattung mit 1500 Mark Aufpreis. Doch den Gipfel der Fahrwerks-Technik bietet erst das Topmodell Turbo D12 Activa – dabei gehen knapp 2000 Mark aufs Konto der nochmals aufwendigeren Radaufhängungen, der Rest steckt in Komfort-Extras bis hin zum Metallic-Lack.

Der „Activa“-Clou besteht in den zwei Hydraulikzylindern, die tatsächlich aktiv ins Geschehen eingreifen können: Unter Hochdruck – bis 180 bar – wirken sie unerwünschten Karosseriebewegungen entgegen und halten das Fahrzeug weitgehend in der Waagerechten – ob beim Bremsen, Beschleunigen oder in schneller Kurvenfahrt. Das ist natürlich gewöhnungsbedürftig. Denn erst bei Querbeschleunigungen über 0,6 g läßt die AFS-Elektronik (steht für Aktive Fahrwerk-Stabilisierung) eine dezente Karosserieneigung zu – wohl um dem Fahrer zu signalisieren, wie schnell er schon wieder unterwegs ist.

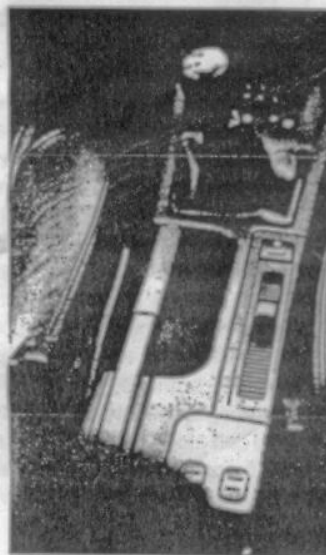
Auch wenn bereits das „Hydractiv“-Fahrwerk von den mot-Testern zur Genüge gelobt wurde, fällt deren Bewertung der „Activa“-Technik noch eine Spur besser aus: Auf allen Fahrbahn-Arten rollt der

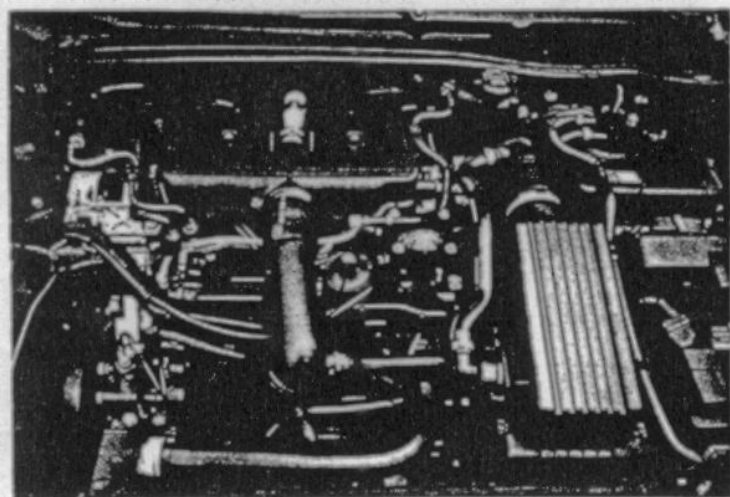


Abgesehen von der Sitzhaltung mit stark angewinkelten Beinen stimmt die Cockpit-Ergonomie. Rechts: Hydropneumatik-Verstellhebel zwischen den Sitzen

Spitzen-Xantia souverän ab, wechselt blitzschnell von komfort- auf sportbetonte Abstimmung. So setzt die französische Marke wieder einmal Maßstäbe, profiliert sich erneut als Avantgarde in Sachen Fahrwerks-Technik.

Bei Fahrsicherheit und Komfort fällt der Unterschied gegenüber dem lediglich „hydractiv“ gefederten VSX-Modell jedoch nicht so gravierend aus, daß zu der Mehr-





Überzeugen kann der Xantia-Turbodiesel nur in Sachen Geräusentwicklung. Die Kraftentfaltung ist dagegen unharmonisch, der Verbrauch zu hoch

ausgabe dringend geraten werden müßte. Und auch die konventionell federnde Konkurrenz hinkt nicht weit hinterher, wie ein Vergleich mit VW Passat und Peugeot 406 (siehe Ausgabe 22/1996) zeigt.

In seiner Klasse spielt der Xantia aber schon aufgrund seiner Karosserieform eine Charakterrolle – als Schrägheck-Limousine nicht nur optisch, sondern auch beim praktischen Umgang mit der großen

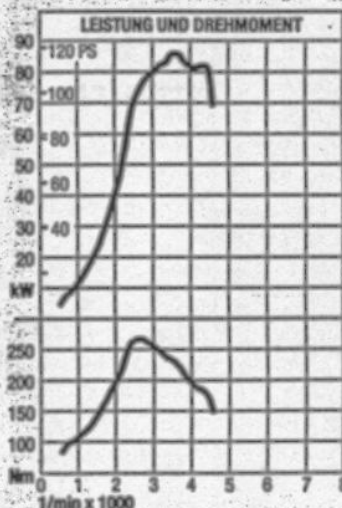
Heckklappe. Wenn dazu noch so viel Innen- wie Gepäckraum zur Verfügung steht und die Verarbeitung auf hohem Niveau ist, wird das Reiseglück perfekt.

Nun fehlt nur noch der passende Antrieb – ein durchzugsstarker Turbodiesel etwa? Statt des „kleinen“ 1,9 Liters und seinen 90 PS hat der Xantia Activa einen auf 2088 cm³ aufgebohrten Vierzylinder unter der Haube. Und dessen Papierform stimmt: 109 PS bei 4300/min oder 250 Newtonmeter schon bei 2000/min. Doch der alltägliche Umgang gerät nicht ganz so souverän wie erhofft. Denn der Turboschub setzt trotz Hubraum-

Citroën Xantia Turbo D12 Activa

mot MESSWERTE

Beschleunigung	Durchzug
0 bis 60 km/h 4,7 s	60 bis 80 km/h (V. Gang) 4,7 s
0 bis 80 km/h 7,9 s	60 bis 100 km/h (V. Gang) 9,1 s
0 bis 100 km/h 12,0 s	60 bis 120 km/h (V. Gang) 15,2 s
0 bis 120 km/h 17,8 s	80 bis 100 km/h (V. Gang) 7,1 s
0 bis 140 km/h 26,7 s	80 bis 120 km/h (V. Gang) 14,0 s
0 bis 160 km/h 45,7 s	80 bis 140 km/h (V. Gang) 25,1 s



VERBRAUCH (Diesel)

mot-Mittel	8,3
mot-Zyklus	6,6

L/100 km 4 6 8 10 12

mot-Mittel: Praxisverbrauch auf 3000 km gemischte Fahrweise.
 mot-Zyklus: Ökonomische Fahrweise auf 50% Landstraße, 30% Autobahn, 20% Stadt.



Gangreichweiten

IV 39/75 km/h
 III/IV 118/156 km/h

Innengeräusche

50/100 km/h (V. Gang) 60/57 dB(A)
 130/160 km/h (V. Gang) 70/74 dB(A)

Tachoaufweitung

30/50 km/h eff. 27/48 km/h
 100/130 km/h eff. 96/127 km/h

Gewichte

Testwagen 1477 kg
 Tatsächliche Zuladung 523 kg

WERKSANGABEN

Preis

Schrägheck-Lim., viertürig 45 910 Mark
 Klimaautomatik 3375 Mark
 El. Schiebedach 1380 Mark

Versicherungsklassen

Voll-/Teilkasko/Haftpflicht 19/26/21

Motor und Antrieb

Motortyp Diesel
 Zylinder/Bauart 4/Reihe
 Ventile pro Zylinder 3
 Leistung 80 kW (109 PS) bei 4300/min
 Max. Drehmoment 250 Nm bei 2000/min
 Hubraum 2088 cm³
 Bohrung/Hub 85,0/92,0 mm
 Getriebearstufen Schalt/5
 Antrieb auf die Vorderräder
 Bremsen vorn Innenbel. Scheiben
 hinten Scheiben

Abmessungen/Gewichte/Füllmengen

Gepäckraum 480 L/VDA
 Zulässiges Gesamtgewicht 2000 kg
 Länge/Breite/Höhe 4444/1755/1401 mm
 Radstand 2740 mm
 Tankinhalt/Kraftstoffart 65 L/Diesel

Fahrleistungen

Spitze 190 km/h
 0 – 100 km/h 11,2 s

PUNKTEWERTUNG

Innenraum	● ● ● ● ●
Ausstattung	● ● ● ● ○
Sitze	● ● ● ○ ○
Fahrkomfort	● ● ● ● ●
Sicherheit	● ● ● ● ○
Fahreigenschaften	● ● ● ● ○
Verbrauch	● ● ● ○ ○
Preis	● ● ○ ○ ○
mot URTEIL	● ● ● ● ○

Plus nicht früher ein als beim 1,9 Liter – so richtig spürbar erst jenseits der 2300/min, wo der TDI-verwöhnte Tester längst die nächste Gangstufe eingelegt hat.

Einen Durchschnittsverbrauch von 8,3 Liter je 100 Kilometer unterbietet die direkt einspritzende Konkurrenz ebenfalls locker. Und so verdient sich der Citroën-Selbstzürnder nur noch einen Pluspunkt weil er als Wirbelkammer-Motor die sanfteren Verbrennungsgeräusche von sich gibt – zugunsten des Langstrecken-Komforts und somit passend zum Xantia-Charakter. C